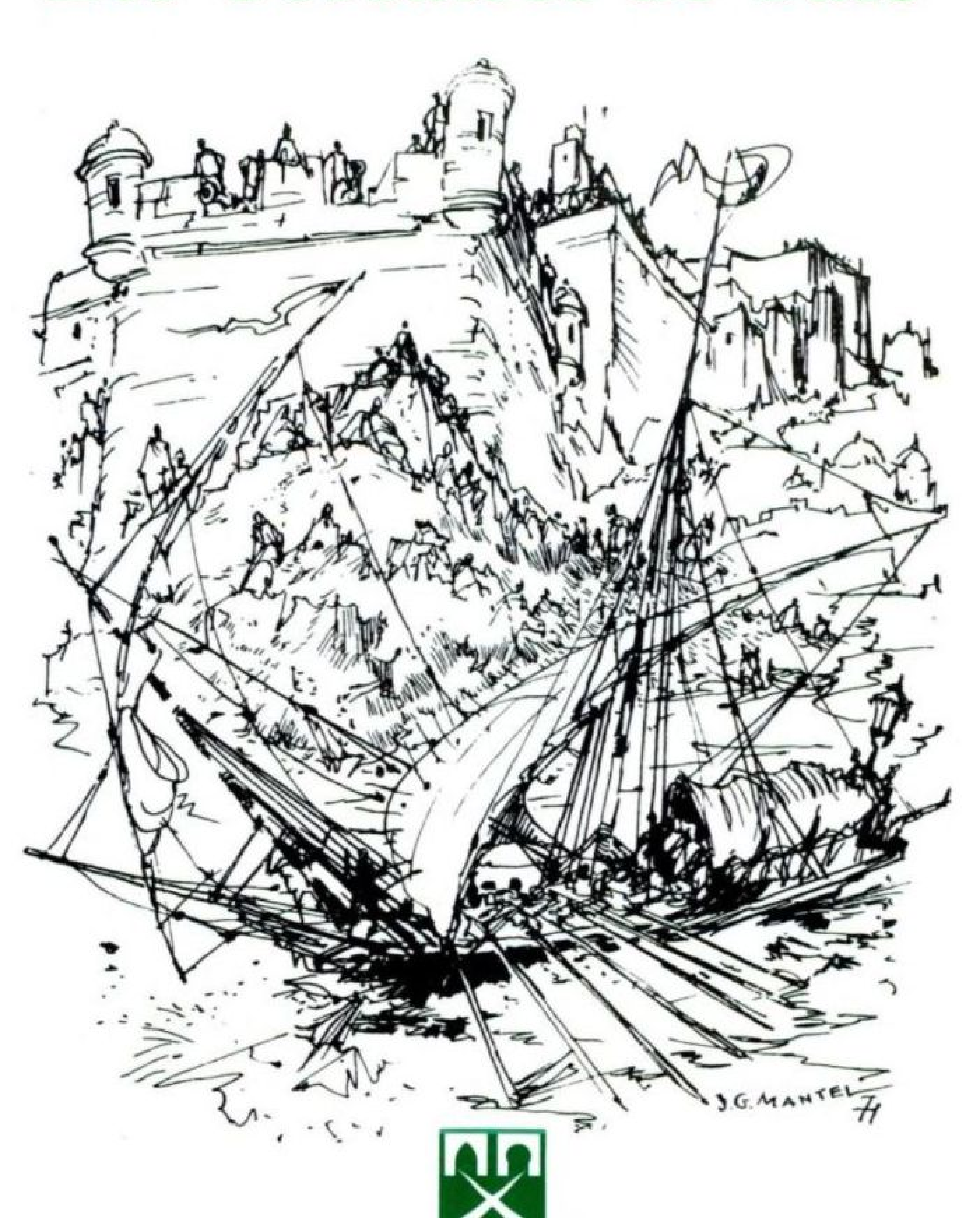
ROGER COINDREAU

Les Corsaires de Salé



ROGER COINDREAU

Les Corsaires de Salé

Illustrations de Jean-Gaston Mantel
Préface de Mohamed Zniber



château sur l'embouchure de la rivière ; il est garni de cinq pièces de canon (trois de fer et deux de bronze de douze et quinze livres de balles), pour faciliter la retraite des corsaires, lorsqu'ils sont poursuivis des Chrétiens" (1).

Dans les premières années qui suivirent la constitution de la république des corsaires, les Hornacheros siégeaient seuls au Divan. Le P. Dan écrit à ce sujet : "La ville (Salé) est assez bien peuplée de Maures, de Turcs naturels et de renégats, sans que les uns et les autres puissent avoir charge dans le Divan non plus que dans la Ville, de peur que, s'y rendant trop absolus, ils n'en chassent les Andalous (2). Tellement que tout ce qu'ils peuvent espérer c'est d'être raïs ou capitaines des vaisseaux de course" (3).

Cependant les Andalous, forts de leur nombre croissant, supportaient mal la domination tyrannique de leurs compatriotes. Il souffraient d'être tenus à l'écart du gouvernement et surtout de se voir frustrés des bénéfices attachés aux différentes charges de la ville. Ils réclamèrent avec insistance une part dans l'administration et dans l'attribution des revenus de la Douane. Les Hornacheros s'y refusèrent, alléguant que les ressources convoitées étaient affectées aux travaux de réfection et d'entretien de la Casbah et des remparts, indispensables à la sécurité commune. Cette fin de non-recevoir n'était pas faite pour calmer les esprits. L'agitation persista ; émeutes et incidents sanglants surgissaient à tout propos mettant aux prises les factions adverses.

En 1630, les hôtes orgueilleux de la Casbah et les habitants déshérités de la ville basse étaient ouvertement en état de guerre civile. Salé-le-Vieux, que la communauté de religion rapprochait d'avantage des Hornacheros, prit parti pour

(1) *Histoire des conquêtes de Moulay Archy*, publié dans les *Sources inédites*, 2e série, France, t. II, pp. 180-181.

(2) Op. cit., 210. Sous le terme d'Andalous, le P. Dan désigne indifféremment tous les émigrés d'Espagne, sans distinction d'origine.

(3) Cependant, dès 1624, Jan Jansz, renégat hollandais, fut gouverneur du Château de Salé. En 1700, un renégat français, Pillet, ancien négociant à Meknès, devait de même être nommé pacha de Salé.

CHAPITRE III

ORGANISATION ET ARMEMENT DE LA FLOTTE DE COURSE SALETINE

Les marins marocains. - La piraterie salétine, afffaire d'étrangers. - Les armateurs de la course. - Importance du rôle des renégats. - Le recrutement des raïs. - Armement des navires corsaires impériaux. - Composition de l'équipage. - Les compagnies d'abordage. - La vie à bord : nourriture, service à la mer. - La paie du personnel et la répartition des prises .

La frayeur atavique que la mer inspire aux Musulmans est peut-être plus développée encore chez les Marocains que chez les autres habitants de l'Afrique du Nord.

Ce sentiment instinctif se trouve en effet renforcé, non seulement par la puissance mystérieuse de l'Océan, mais aussi par le caractère inhospitalier des côtes de l'Atlantique. Des houles énormes battent de longs jours le rivage ; des barres redoutables ferment l'accès des ports en rivière ; en un mot, pour le navigateur qui croise au sud du cap Spartel, la terre, dépourvue de tout abri naturel, constitue bien plus un péril qu'un refuge éventuel. Les populations rurales, qui vivent à l'aise dans les riches plaines du Maroc occidental, ne sont donc pas tentées de se hasarder sur un élément aussi dangereux que celui qui frange perpétuellement d'écume leurs côtes ingrates.

Les habitants de Rabat-Salé, par crainte superstitieuse, ont voué de tout temps à la mer un véritable culte. Pour cal-

mer la barre du Bou Regreg le maître de port de Salé sacrifiait un bouc noir. Avant de prendre la mer, les raïs faisaient des prières rituelles, sans négliger les présents aux marabouts. Si les éléments venaient à se déchaîner et à menacer la sécurité du navire, des moutons étaient sacrifiés dans l'intention d'apaiser la colère du "démon supérieur".

Les Marocains faisaient donc figure d'assez piètres marins. Leurs connaissances nautiques étaient rudimentaires et entachées des plus naïves superstitions ; ils étaient réfractaires à l'usage des instruments de bord (compas, cartes, et plus encore sextant et chronomètre) et ne pouvaient donc concevoir la navigation astronomique. Seuls, la navigation à l'estime et le petit cabotage étaient accessibles aux meilleurs d'entre eux. "Les marins n'osent pas s'aventurer dans l'Océan, écrit Ibn Khaldoun (1), attendu que s'ils perdaient de vue les rivages, ils ne sauraient guère comment se diriger vers le point qu'ils viennent de quitter."

Si l'on pouvait rencontrer des mariniers assez adroits dans la manoeuvre d'une barcasse ou d'un petit remorqueur de rivière, par contre n'en trouvait-on qu'exceptionnellement qui fussent doués pour la conduite en haute mer d'un bâtiment de gros tonnage. Aussi quand le Sultan Sidi Mohammed dut confier à des raïs musulmans, à défaut de renégats, le commandement des grands navires de la nouvelle flotte, la plupart de ces bâtiments périrent-ils, aux dires de Chénier, "par l'inexpérience de leurs commandants".

Les plus hautes autorités chérifiennes ont toujours reconnu sans vergogne le peu de penchant pour la mer de leurs sujets, allant presque jusqu'à en tirer vanité. "Dieu a donné aux Musulmans l'empire des terres, laissant aux païens celui de la mer" écrivait avec hauteur Moulay Ismaïl à Louis XIV, et Abdallah ben Aïcha, grand Amiral des vaisseaux de Salé, déclarait de même à Pontchartrain : "Par Dieu, si les Arabes étaient gens à faire la guerre sur mer et à monter vaisseaux et galères, nous ne laisserions pas passer un seul corsaire an-

(1) Cité par Brunot, *La mer*..., p. 240.

glais dans le détroit de Gibraltar, mais c'est que les Arabes ne connaissent que le dos de leurs chevaux" (1).

Il ne faut pas être surpris, dans ces conditions, si les autochtones de Rabat-Salé n'ont joué qu'un rôle secondaire, et pour ainsi dire accessoire, dans la course salétine. Certains d'entre eux ont bien participé aux expéditions des corsaires du XVIIe et du XVIIIe siècle, mais ce ne fut qu'en faisant violence à leurs sentiments naturels. Ils n'ont pu consentir à s'aventurer sur mer que sous la pression d'éléments étrangers sachant habilement exploiter leur fanatisme religieux et surtout leur goût des rapines et du butin.

La piraterie salétine fut donc avant tout "une affaire d'étrangers" et les termes de corsaires de *Salé* ou de *Salétins*, que nous a légués l'Histoire, sont impropres en ce sens qu'ils désignent des individus dont la plupart n'étaient pas originaires de Salé.

On chercherait d'ailleurs vainement de nos jours, parmi la paisible population maritime de Rabat-Salé, d'authentiques descendants des hardis corsaires du XVIIe siècle (2). Les derniers survivants de la corporation des barcassiers, qui exercent maintenant le peu dangereux métier de "passeurs de l'oued" ou les rares pêcheurs, qui ne quittent guère l'abri des jetées, n'ont, en tout cas, rien de commun avec les fameux Salétins dont les exploits firent, pendant près de deux siècles, trembler la Chrétienté.

Anciens bandits en Estramadure, les Hornacheros étaient tout préparés à "brigander également sur la mer". Arrivés au Maroc, les poches pleines de ducats, ils devinrent aussitôt les grands animateurs de la piraterie. Ce fut comme armateurs de la course qu'ils déployèrent leur principale activité. A ce titre, ils faisaient procéder à l'aménagement des bâtiments chrétiens capturés ; ils passaient des commandes

(1) Castries (H. de), op. cit., p. 835.
(2) Notons cependant que certaines familles actuelles de Rabat, telles que les Bargach, les Balafredj, comptent, parmi leurs ancêtres des membres du Divan de la République morisque de Salé.

aux chantiers de construction locaux et cherchaient, par tous les moyens, à s'assurer le concours de l'étranger pour l'armement de leur flotte, voire même pour la livraison de navires tout équipés.

Suivant l'exemple des gens d'Alger, les armateurs Hornacheros s'associaient parfois, dans les charges et bénéfices de l'exploitation, aux *raïs* commandant les vaisseaux corsaires. Soit seul, soit en participation avec des associés, l'armateur pourvoyait à tous les besoins du navire en munitions de guerre (poudre et mèche, boulets et balles), en vivres, agrès et approvisionnements divers.

Les Juifs, qui furent toujours les grands commanditaires de la piraterie *barbaresque*, fournissaient les avances de fonds nécessaires. Ceux de Salé en particulier entretenaient des relations suivies avec leurs coreligionnaires chassés d'Espagne ou du Portugal et réfugiés aux Pays-Bas ; la Hollande se trouva ainsi, par le truchement de ces actifs intermédiaires, amenée à apporter une aide précieuse à la cource salétine. Elle en bénéficia, non seulement par de substantiels profits, mais encore par l'immunité relative dont jouissaient ses navires, en comparaison de ceux des autres nations européennes.

De leur côté, les Andalous, intelligents et instruits, ayant appris en Espagne "l'usage et la fabrique des armes", (Dan), tinrent dans la course une place importante. Ils n'occupaient le plus souvent à bord que des emplois subalternes, comme surveillants de l'équipage et des soldats embarqués, représentant ce que nous appellerions de nos jours, la "maistrance" des navires corsaires, mais dans ce rôle modeste, ils furent pour les Hornacheros de précieux collaborateurs.

Toutefois, si résolus et si entreprenants qu'ils pussent être, les émigrés d'Espagne, Hornacheros et Andalous, n'auraient pu, à eux seuls, mener à bien les audacieuses opérations qui firent la réputation des corsaires de Salé, sans le concours de "spécialistes" européens.

Les navires à voile, qui composaient presque exclusivement la flotte salétine, étaient d'une conduite et d'une ma-

noeuvre beaucoup plus délicates que les galères à rames des corsaires *barbaresques* méditerranéens ; ils exigeaient plus impérieusement encore l'intervention de marins de métier. Aussi fut-il fait un large appel aux pirates internationaux et aux renégats de tout acabit, pour fournir les "cadres" indispensables à la course que menaient les "gens de Salé".

Tous les forbans écumeurs des mers trouvèrent immédiatement droit de cité dans la république des corsaires. Il en fut ainsi en particulier des pirates de la Mamora qui affluèrent à Salé, quand le repaire du Sebou tomba aux mains des Espagnols (1614). Certains d'entre eux tinrent à conserver leur entière indépendance et continuèrent à courir pour leur propre compte, tel le célébre pirate hollandais Claes Gerritz Compaen, dénommé "la terreur des mers", dont Salé et Safi furent longtemps les ports d' attache habituels (1).

D'autre part - conséquence navrante et tragique de la piraterie *barbaresque* - les marins européens, capturés et devenus renégats, fournissaient les techniciens nécessaires aux besoins de la flotte de course salétine. Le chevalier Issac de Razilly, dans un mémoire adressé au cardinal de Richelieu en 1626, exposait avec tristesse que depuis vingt-quatre ans "plus de huit mille des meilleurs mariniers du royaume ont été rendus esclaves et sont à présent dans l'Afrique, contraints par les tourments à renoncer à la loi de Jésus-Christ, puis servent de pilotes aux *Barbaresques* pour venir aux côtes de France prendre leurs parents et "compatriotes" (2). A peu près à la même époque, le P. François d'Angers se lamentait aussi "de la perte de deux mille hommes de mer, qui furent faits captifs par les Mores ou Turcs desquels la moitié mourut d'ennui, de faim, de peste

(1) Compean aurait fait, dit-on, plus de 350 prises au cours des années 1624 et 1625. Il ne se laissa jamais embrigader comme "corsaire de Salé" mais son autorité néamoins était telle qu'il délivrait des sauf-conduits aux navires qu'il désirait mettre à l'abri des attaques des Salétins. Il agissait en maître dans la ville corsaire où le "gouverneur" Jan Jansz, son compatriote, lui facilitait la vente de ses prises. Il finit par obtenir son pardon et se retira paisiblement en 1627, à Oostazaan, auprès des siens (cf. *Sources inédites*, Pays-Bas, t. III, p. 513, note 2).
(2) Cf. *Sources inédites*, 1ère série, France, t. III, p. 116.

ou par la violence du fer, du feu et d'autres tourments... et, à la vérité, ce n'étaient là que rozes... Le désespoir des pilotes fut réduit à ce point que, se voyant abandonnés à la mercy de ces Barbares, plusieurs prirent résolution d'instruire les ennemis et leur donner les moyens de faire des maux incroyables à leur chère patrie dans l'espoir de quelque soulagement". Selon ce vertueux missionnaire, les côtes du Ponant étant dégarnies de matelots, les renégats y étaient communs, dont les plus jeunes servaient à de mauvais usages, "desquels je dis avec l'Apôtre que ces crimes abominables qu'ils commettent en cachette ne se peuvent exprimer sans rougir. (Ephes. 5, 12)" (1). Les Salétins, et plus tard les sultans, attachaient un grand prix à la capture des Chrétiens, dont les aptitudes pouvaient être utilisées à bord des navires corsaires comme marins ou servants des bouches à feu. Ils n'hésitaient pas à reconnaître que "pour la manoeuvre du canon, un Chrétien vaut cent Maures".

Les premiers capitaines de navires, ou raïs, salétins furent recrutés parmi les professionnels du brigandage sur mer, auxquels se joignirent quelques Andalous, plus au moins versés dans l'art de la manoeuvre et de la navigation. Ceux qui n'avaient pas déjà apostasié se firent renégats. On relève ainsi, sous des patronymes plus ou moins islamisés, les noms de pirates espagnols, flamands, anglais ou français (V. chap IV).

Dès les débuts de la piraterie salétine, les raïs agissaient en pleine indépendance, ne reconnaissant d'autre autorité que celle de leurs armateurs. Lorsque s'organisa la république morisque, le Divan de Salé s'efforça d'exercer un contrôle de la piraterie, dont il tirait, en grande partie, ses moyens d'existence. Les raïs durent alors, pour être autorisés à prendre la mer, recevoir - en théorie du moins - une *commission du Divan*, mais ils s'affranchissaient fréquemment de cette formalité (2).

(1) *Histoire de la Mission des Pères Capucins au royaume de Maroc*. Ibid., pp. 146-147.
(2) En 1625, le corsaire salétin Ali Raïs déclarait aux Etats-Généraux de Hollande que "tous les navires barbaresques naviguent sans commission".

Le traité du 3 septembre 1630, conclu entre Louis XIII et les Salétins, fait pour la première fois mention d'une telle autorisation, timide amorce d'une réglementation de la piraterie. La convention passée entre Salé et les Pays-Bas en 1655, - précisant les dispositions antérieures du traité du 9 février 1651 -, stipulait qu'en plus de la commission délivrée par S. E. le Prince de Salé, tous les navires de guerre ou de commerce salétins devaient être pourvus d'un certificat signé et scellé par le Consul des Pays-Bas. Une disposition analogue fut reproduite dans tous les traités postérieurs conclus avec les Salétins par les différentes puissances européennes.

Les pirates faisaient ainsi figure de "corsaires" ou combattants réguliers, mais ce n'était là qu'un masque, dissimulant mal leur caractère permanent d'écumeurs de l'Océan.

Quand Salé, ayant perdu toute autonomie, fut soumise à l'autorité chérifienne, les sultans se firent eux-mêmes armateurs de course et le nombre des bâtiments, propriété chérifienne, grandit rapidement au détriment des navires armés par des particuliers.

En 1690, selon Jean-Baptiste Estelle, consul de France à Salé, sur six navires corsaires, deux appartenaient au roi du Maroc et quatre à des particuliers. En 1698, Moulay Ismaïl possédait en propre huit navires sur neuf, le neuvième étant propriété personnelle de Ben Aïcha, amiral de Salé. Les marchands de Salé "qui faisaient autrefois les plus grands armements" avaient dû renoncer à armer en course "à cause des grosses dépenses sans aucun profit", le Sultan trouvant toujours le moyen de s'approprier le plus clair des prises, sous des prétextes divers (1).

Les navires corsaires impériaux étaient armés par les soins du "gouverneur" du port de Salé (2) qui prélevait les sommes nécessaires sur les droits d'entrée ou de sortie, per-

(1) Mémoire de J.-B Estelle, octobre 1698. *Sources inédites*, 2[e] série, France, t. IV, p. 707.

(2) Nous dirions aujourd'hui "capitaine de port". Ne pas confondre avec les "gouverneurs" du Château ou de la ville.

çus sur toutes les marchandises manipulées (1), mais ce fonctionnaire rognait impudemment sur les dépenses, "n'y mettant pas la moitié de leurs armes et nécessités d'agrès et munitions", aussi les vaisseaux du Roi étaient-ils pitoyablement équipés et "quand ils ont des poudres et des balles pour tirer trois ou quatre coups par canon, ils sont bien armés". Pourtant la dépense était comptée au Roi "comme s'ils étaient bien armés", aussi la charge était-elle lucrative. Le Sultan ne se faisait aucune illusion sur les agissements de ses gouverneurs et "ne les quitte guère de cet emploi, qu'il ne les oblige de lui donner sept à huit quintaux d'argent, après quoi il les fait régaler de trois à quatre cents coups de bâton"(2).

L'armement-type en personnel d'un navire corsaire salétin peut se concevoir comme suit :

a) *L'état-major*, comprenant le capitaine (raïs) et ses lieutenants, composé essentiellement de renégats. Dans les dernières années de la course, quelques indigènes marocains accédèrent cependant aux fonctions de raïs.

A l'état-major étaient rattachés les professionnels et techniciens chargés des postes les plus importants du bord, tels que le pilote, le nocher ou maître de hache (charpentier), le calfat, le maître canonnier et les principaux servants des bouches à feu, ainsi que le chirurgien et l'écrivain (sorte de commissaire) si le navire en comportait. Tous ces spécialistes étaient des renégats.

b) *L'équipage* proprement dit, composé en majeure partie d'esclaves chrétiens prélevés sur le contingent de mille à quinze cents captifs résidant habituellement à Salé. Les uns étaient plus spécialement chargés de la manoeuvre des voiles, les autres, les plus misérables, constituaient la chiourme attachée au terrible banc des rameurs, les navires salétins comportant pour la plupart des avirons.

(1) Ces droits étaient de 10% ad valorem, sauf sur la cire exportée qui payait 25%. Ils rapportaient des sommes considérables : 200.000 livres de janvier 1697 à juin 1698, selon le mémoire de J.- B. Estelle, précité.
(2) Ibid., pp. 705 et 706.

La condition de tous était lamentable : sur eux s'exerçait la surveillance sévère et cruelle des Moriscos.

Dans les équipages corsaires, figuraient souvent des Andalous, mais assez rarement des autochtones musulmans "car les Turcs et ceux de Barbarie se connaissent fort peu à la navigation" (P. Dan). "Les Turcs, confirme Rocqueville (1), sont gens fainéants et peu accoutumés à travailler. Quand ils sont en mer, ils ne font autre chose que de prendre du tabac et dormir. Sans les renégats, ils ne pourraient faire la navigation et la course". C'est au point que si les circonstances de temps exigeaient un renfort de personnel, on devait déferrer un certain nombre d'esclaves pour aider à la manoeuvre.

Les Chrétiens embarqués étaient tenus en constante suspicion par leurs impitoyables maîtres. Il leur était interdit, sous peine de bastonnade, de s'approcher du compas et de la barre. Bien plus, au moment du combat, avant que l'action ne soit engagée, tous les Chrétiens étaient attachés "pieds et mains de quatre en quatre, avec de grandes barres de fer où pendent des fers et des menottes" (P. Dan), pour prévenir toute tentative de mutinerie. La précaution n'était pas inutile. Le 31 octobre 1625, par exemple, cinq captifs (quatre anglais et un hollandais) embarqués à bord du corsaire salétin Heart's Desire se révoltèrent et, après un combat de quatre heures, se rendirent maîtres du navire et jetèrent par-dessus bord 62 "Turcs". De même, à l'automme 1636, près de l'île de Wight, quatre renégats hollandais et un captif anglais John Dunton, profitant d'un moment où une partie de l'équipage d'un navire salétin avait quitté le bord pour attaquer une barque de pêche, s'emparèrent du bâtiment corsaire, avec l'aide de quelques pêcheurs qui venaient d'être faits prisonniers.

c) *La compagnie d'abordage*. - En supplément des matelots de l'équipage, tout navire corsaire salétin embarquait des soldats, dont le nombre était "accommodé à la grandeur et à la capacité du vaisseau" (P. Dan).

(1) *Relation des moeurs et du Gouvernement des Turcs d'Alger*. Paris, 1975.

Ces combattants, armés jusqu'aux dents de sabres, cimeterres, haches et pistolets, ne se mêlaient guère, en période de navigation normale, à la vie du bord ; ils se réservaient comme les janissaires des corsaires d'Alger pour l'attaque des "marchands" rencontrés et choisis comme victimes par le capitaine corsaire.

Cette véritable "compagnie d'abordage" était formée d'Andalous et d'autochtones marocains. C'est donc à peu près uniquement en qualité d'"hommes d'armes" que les Musulmans, originaires de la région de Salé, participèrent à la course.

Le recrutement n'était pas aisé. Les Moriscos racoleurs devaient avant tout vaincre la répugnance instinctive des Moghrébins à servir sur mer. Ils vantaient auprès des uns la gloire et les mérites de la guerre sainte, auprès des autres, ils faisaient miroiter l'appât des bénéfices substantiels du brigandage sur mer. Les tribus guerrières de l'arrière-pays, aux instincts pillards, se montraient particulièrement sensibles à ce genre d'arguments et fournirent ainsi la majeure partie des effectifs des soldats embarqués. Parfois, la promesse subtile d'exemptions d'impôts suffisait à lever les dernières hésitations de ceux qui finalement consentaient à affronter l'Océan "avec la résolution d'y perdre la vie ou d'y gagner du butin" (P. Dan).

Tant que la piraterie salétine fut d'un rapport lucratif, les raïs parvinrent tant bien que mal à s'assurer l'indispensable concours des "hommes d'armes", mais il en fut tout autrement quand celle-ci, réglementée par les sultans, ne laissa plus qu'un profit dérisoire aux mains de ceux qui couraient des risques grandissants. L'armement en course des navires se heurta alors aux plus graves difficultés. En 1705, Sidi Mohamed fit enrôler, pour les besoins de la nouvelle flotte qu'il voulait équiper, un millier d'Abids du Tafilalet et des gens des Aït Atta; ces montagnards, promus marins d'office, furent impuissants à prolonger l'agonie de la course salétine et durent être bientôt licenciés.

L'effectif global du personnel embarqué pouvait atteindre 200 hommes et même davantage. C'est dire dans

CHAPITRE IV

LES RAÏS SALETINS

Mourad-Raïs, pirate d'Alger, précurseur de la piraterie salétine. - Morat-raïs, renégat hollandais. - Abdallah ben Aïcha, général des vaisseaux de Salé. - Ali el-Hakem. - Fennich. - Roussay. - Meïze. - Mohammed et-Tadj. - Mohammed Hadj Candil. - Quelques autres raïs. - Les derniers corsaires de la course impériale.

Si l'on voulait chercher un précurseur de la piraterie salétine, sans doute faudrait-il désigner le grand pirate algérien, Mourad-Raïs.

Celui-ci en effet quitta Alger en 1585, avec trois de ses galiotes de combat, pour aller piller dans l'Atlantique ! Il relâcha à Salé - qui s'organisait alors à peine pour la course - puis fit route sur les Canaries. Témoignant d'une remarquable hardiesse, il atteignit Lanzarote, triomphant des hésitations de son pilote. Un tel voyage dénote un rare esprit d'entreprise, si l'on songe que les galiotes étaient essentiellement des navires à rames, pouvant tout au plus utiliser le concours occasionnel de voiles, par brise favorable!

Mourad et ses compagnons mirent à sac la ville de Lanzarote, y capturèrent trois cents personnes dont la mère, la femme et la fille du Gouverneur ! Ces illustres captifs devaient être bientôt rendus contre une importante rançon. Mais le gouvernement espagnol, outré de ce forfait, dépêcha contre l'audacieux pirate une escadre de quinze galères, sous les ordres de D. Martin Padilla. Mourad réussit à s'échapper

et à gagner un port obscur de la côte marocaine - sans doute Mamora - où il se cacha pendant un mois. A la faveur d'une nuit de mauvais temps, il déjoua la surveillance des galères espagnoles qui tenaient le blocus et parvint à ramener sa petite escadre dans les eaux méditerranéennes.

Mourad-Raïs termina sa carrière comme Amiral d'Alger, poste auquel il fut nommé en 1595, dix ans après son exploit des Canaries.

Un des chefs qui contribua le plus à donner à la piraterie salétine sa fameuse renommée fut Jan Jansz, renégat hollandais, de son vrai nom Jean Janssen, cité aussi dans divers documents sous les appellations de John Barber ou capitaine John. En Barbarie, il était connu sous le nom de Morat-Raïs ou Mourad-Raïs et parfois de Caïd Morato ou Morato Arraez (1). Né à Haarlem, J. Jansz avait d'abord fait la course pour le compte du gouvernement hollandais, puis il était devenu pirate indépendant. "Lorsqu'il attaquait un Espagnol, il arborait les couleurs du Prince d'Orange, en manière d'hommage à son origine. Lorsqu'il était occupé contre les navires d'autres nations, il hissait le croissant rouge des Turcs" (2).

Pris à Lanzarote, en 1618, par les corsaires *barbaresques*, il apostasia à Alger et écuma à son tour la Méditerranée, sous les ordres du grand corsaire algérien Soliman-Raïs. A la mort de ce dernier en 1619, il s'installa à Salé et s'imposa tout de suite, dans la jeune république des pirates, par son autorité exceptionnelle. Pour se concilier la confiance de ses nouveaux compagnons, il épousa une mauresque, bien qu'ayant femme et enfants à Haarlem !

En 1622, il entreprit une expédition en Manche et, payant d'audace, entra dans le port de Veere en Zélande afin

(1) Ne pas confondre avec le précédent pirate algérien, disciple de Barberousse et Ochiali, ni avec le renégat français Morat François, commandant le renfort envoyé par le Chérif dans la casbah de Salé en 1637 (V. p. 45), ni avec un autre corsaire de Salé, dénommé Morat Génois ou Génevois, renégat de Gênes.
(2) Cf. Gosse, op. cit., p. 74. En fin de la dernière phrase citée, il faut comprendre : le pavillon rouge à croissant des Turcs, sans doute le pavillon des galères turques (V. Annexe : *Les pavillons barbaresques*).

d'y reconstituer ses approvisionnements ; il reçut à son bord la visite de sa femme hollandaise et de ses enfants, mais ne se laissa pas attendrir par les effusions familiales. Les autres renégats, membres de son équipage, restèrent également sourds aux supplications de leurs parents et amis, refusant de quitter le navire, "tant ils étaient enragés contre les Espagnols et trop acharnés à la poursuite du butin". Bien plus, malgré les menaces sévères des autorités locales, Jansz-Morat put compléter son équipage en Hollande et finalement quitta Veere "ayant à son bord bien plus de monde que lorsqu'il y était entré" (1).

Il revint au Maroc et recommença ses courses, n'hésitant pas à s'attaquer à ses compatriotes. Le 27 mars 1623, il captura au large du cap Roca, le navire hollandais *le Lion Vert*, de 240 tonneaux, et deux jours après, aux environs de Lisbonne, un autre hollandais *Le Veneur*. En juillet de la même année, il s'emparait encore, à la hauteur du cap Mondego, du navire *La Bonne Aventure*, de 200 tonneaux, armé par les bourgeois de Rotterdam.

En 1624, par la faveur de Moulay Zidân, il fut nommé *Amiral de Salé*.

L'exploit le plus sensationnel, dont puisse s'enorgueillir ce redoutable pirate, fut son incursion en Islande en 1627, véritable prouesse maritime pour l'époque. Morat l'entreprit, à la tête d'une petite escadre de trois navires, ayant pour lieutenants trois renégats anglais et pour pilote un esclave danois. Les résultats ne furent pas en proportion des efforts consentis. Sans doute la ville de Reykjavik fut-elle pillée, mais l'opération ne rapporta que quelques peaux, du poisson fumé et la capture de quatre cents Islandais, hommes, femmes et enfants !

En 1631, Morat exécuta une opération analogue en Irlande où "étant abordé sur le soir, il fit mettre dans les chaloupes environ deux cents soldats qui descendirent dans un petit hameau nommé Batinor (Baltimore) où ils surprirent

(1) Gosse, op. cit., p. 75.

plusieurs pêcheurs qui demeuraient en cette île. Là même, ils enlevèrent 237 personnes, hommes, femmes et enfants jusqu'à ceux du berceau. Cela fait, ils les menèrent en Alger, où ce fut une chose pitoyable de les voir exposer en vente ; car alors on sépara les femmes d'avec les maris, et les enfants d'avec les pères" (1).

Une aussi considérable activité n'avait pas été sans profit. "Tant avec les prises faites à la mer qu'avec ses tantièmes d'Amiral qui comprenaient les droits d'ancrage, pilotage et autres revenus du port, et avec ses commissions sur les produits volés, il devint immensément riche" (2). Le grand pirate salétin se fixa alors avec sa famille musulmane à Alger, mais n'abandonna pas pour cela ses courses aventureuses.

Un beau jour le sort cessa de lui sourire et il fut fait prisonnier par les Chevaliers de Malte. La nouvelle de cette capture fit sensation à Alger. Le P. Dan rapporte, à cette occasion : "Je vis un jour dans une rue plus de cent femmes assemblées pêle-mêle, qui s'en allaient consoler celle de ce renégat et de ce corsaire. Ce qu'elles faisaient avec de grandes démonstrations de deuil et gémissaient toutes à l'envi, non sans répandre des larmes, soit qu'elles fussent vraies ou feintes, comme c'est leur coutume en semblables accidents inopinés et funestes" (3).

En 1640, à la suite de circonstances peu connues, Morat Raïs se trouva de nouveau en liberté ! Une fois encore, il retourna au Maroc et se mit au service du Sultan dont il reçut le commandement de la casbah de Oualidia, près de Safi (4). C'était, au terme d'une carrière singulièrement mouvementée, une sorte de retraite dorée.

Le 24 décembre de la même année, un vaisseau néerlandais amena à Safi l'ambassadeur des Pays-Bas, Antoine

(1) P. Dan, op. cit., p. 313.
(2) Gosse, op. cit., p. 74.
(3) P. Dan, op. cit., p. 254.
(4) Dans son *Histoire de la piraterie* (p. 77), Gosse commet une erreur en disant que Jansz fut nommé en 1640 gouverneur du Château de Salé.

de Liedekerke, qu'accompagnait Lisbeth Janssen, la propre fille de l'ex-corsaire promu gouverneur. Dès qu'il apprit la nouvelle celui-ci se fit conduire à bord. "Il était superbement assis dans la barque sur un tapis et des coussins de satin, entouré de ses serviteurs". La rencontre entre le père et la fille eut lieu dans la cabine de l'ambassadeur ; elle fut émouvante. "Tous les deux en se voyant se mirent à pleurer". Après quelques instants de conversation, le "gouverneur" prit congé "avec des allures de monarque" (1). Lisbeth rejoignit son père dans sa résidence de Oualidia, mais "dégoûtée des habitants et du pays" n'y prolongea guère son séjour. Le 24 août 1641, elle s'embarquait pour rentrer en Hollande.

Nul ne sait exactement comment s'acheva l'existence de cet étonnant aventurier. Un de ses biographes, maître d'école à Oostzaan, termine son histoire par cette phrase de mauvais augure : "Sa fin fut très pénible" (2).

A une époque récente, alors que pâlissait déjà l'étoile de la course salétine, se détache la pittoresque figure d'un raïs - authentique Musulman - qui eut, à la fin du XVIIe siècle, son heure de célébrité, et peut être considéré comme le dernier des grands corsaires de Salé. Il s'agit de Sidi Abdallah ben Aïcha (ou ben Aïssa), souvent désigné aussi sous l'appellation de Benache. Le personnage est plus généralement connu par son ambassade auprès de Louis XIV en 1698 et la stupéfiante mission dont il fut ensuite chargé par le Sultan Moulay Ismaïl, celle de demander, pour son maître, la main de la princesse de Conti !!! Mais avant d'être élevé au rang d'ambassadeur, Ben Aïcha s'était principalement signalé comme pirate.

Sa carrière maritime semble avoir débuté vers 1672 ; elle fut sans grand éclat pendant les premières années. En 1684, Ben Aïcha, qui portait le titre de "général des vaisseaux de Salé", eut, à plusieurs reprises, maille à partir avec les frégates de Sa Majesté britannique. Le 15 juillet, poursui-

(1) Cf. *Sources inédites*, Pays-Bas, t. IV, p. 588 et Gosse, op. cit., p. 77.
(2) Cf. Ph. Gosse, ibid

Bonnin, captive à Meknès et que Moulay Zidân, fils aîné du Sultan, convoitait pour sa beauté.

Les annales de la piraterie salétine font encore mention de nombreux raïs, dont les noms ont été tirés de l'oubli par quelque événement plus ou moins remarquable. C'est ainsi que nous pouvons citer :

El Hadj Ali qui, le 14 octobre 1624, s'empara, aux environs du cap Finisterre, à quinze lieues du rivage, d'un navire hollandais, commandé par le capitaine Euwout Henriexz. Ayant fait lier ensemble le capitaine et un matelot, il les fit "fouetter à deux reprises d'une manière très douloureuse, menaçant de les jeter à la mer, pour les forcer à déclarer que la cargaison appartenait à des Français et était, par suite, de bonne prise" (1).

Abratche, naviguant pour le compte de Jan Jansz de Haarlem, amiral de Salé. Il captura, en 1627, le navire hollandais *Macareel* (capitaine Gilles Jacopsen).

Raïs Chafar, renégat anglais (1630), Hassan Ibrahim (1636), Mami Raïs, renégat hollandais (1636). Celui-ci, commandant un bâtiment de deux cents tonneaux, armé de cent hommes et treize canons, après avoir pillé et coulé un navire anglais, venait de capturer une flûte flamande qu'il avait chargée de son butin (cinquante sujets anglais, cent balles de laine et "force fer et du sel"), quand, attaqué devant Salé par l'escadre de Sourdis, il fut capturé à son tour et amené prisonnier à bord du vaisseau-amiral.

Le raïs *Escurier* (déformation de Haskouri) qui commandait en 1654 un navire de prise armé en course, *Le Lévrier* (appelé aussi *Le Windhont* ou *Le Hasewindl*) et fut capturé par le capitaine Tromp.

Chaban Raïs, renégat portugais commandant en 1646 le navire pirate d'Alger *de Crabbe* de 16 canons et 175 hommes d'équipage, réarmé à Salé. A la mer depuis trois

(1) Cf. Lettre des Etats-Généraux à Moulay Zidân du 13 décembre 1624. *Sources inédites*, Pays-Bas, t. IV, p. 74.

mois, il ne s'était emparé que d'un petit navire anglais chargé de sel, et d'un bateau de pêche dans le golfe de Gascogne quand, dans les parages d'Ouessant, il tomba le 22 juillet aux mains du corsaire hollandais Cornelis Verbek.

Le raïs *Ahmed el-Cortobi*, "homme corpulent", renégat d'origine espagnole. Montant la flûte saléfine armée en course, *La Terre-Promise*, il accosta, le 30 septembre 1651, le navire hollandais *de Witte Valck*, aux environs du cap Saint-Vincent et fit rouer de coups capitaine et matelots. Quelques années plus tard, ce raïs fut le héros de la fameuse affaire du *Prophète Daniel* (1658).

Ali Campos, renégat espagnol, qui en octobre 1654, avec une barque armée de 4 canons, s'empara par le travers d'Aveiro (Portugal) d'un petit bâtiment hollandais, monté par des matelots anglais. L'équipage réussit à prendre la fuite. La prise, sous le commandement de Case Mareys, corsaire de Salé, anglais d'origine, rencontra sur le chemin du retour l'amiral de Ruyter, qui le laissa poursuivre sa route sur Salé.

Ali raïs Marchik, opérant pour le compte de la régence d'Alger. Il fut saisi par le capitaine hollandais Brakel, le 1er septembre 1657, aux environs de Tétouan.

Courtebey, fils d'Ahmed el-Cortobi et Mohammed raïs qui se signalèrent par la retentissante capture de la frégate *La Royale* (1670).

Ali Baudry, capturé avec sa prise par le marquis de Langeron, de l'escadre de Château-Renaud, en juillet 1681, au moment où venait d'être signée la trêve de la Mamora, ce qui ne manqua pas de susciter quelques complications diplomatiques.

Venetia, pirate d'origine italienne, devenu renégat, corsaire salétin fameux par son audace ; il s'empara en particulier en 1683, après un rude combat, d'un vaisseau anglais, commandé par le capitaine Bellami.

El Hadj Ibrahim, raïs musulman, qui perdit son navire sur la barre en rentrant à Salé (1695).

Dans la dernière phase de la course, quand la flotte sa-

"brigantin" est un diminutif de l'anglais brig, qui a donné brick, navire à deux mâts gréés de voiles carrées.

Au cours des XVII[e] et XVIII[e] siècles, le brigantin subit une évolution profonde et l'on en vint à désigner sous ce nom des bâtiments légers à voile et aviron, puis à voile seule, de plus en plus différents du type primitif issu des galères (1). Brigantin apparaît ainsi comme un terme englobant des navires aux caractéristiques très diverses.

Les brigantins salétins étaient des bâtiments légers portant le plus souvent deux mâts, un vertical sur l'avant avec une voile de misaine et un petit hunier et, au milieu, un mât incliné sur l'arrière, gréé d'une voile trapézoïdale du type artimon et d'un hunier. Certains brigantins comportaient toutefois un gréement latin. De dimensions variables, ils étaient toujours munis d'avirons. Leur armement se composait de 12 à 20 canons et l'équipage comptait de 70 à 100 hommes.

Le chébec (de l'italien : sciabecco) était un petit navire, dont le type primitif rappelait, par sa construction, les bâtiments de la famille des galères dont il était dérivé. Utilisé à l'origine en Méditerranée, comme navire de pêche, il fut ensuite transformé en bâtiment de guerre.

Pourvu d'une étrave élancée et d'une proue terminée par un large éperon pointu en forme d'espadon, il présentait une silhouette très caractéristique. La poupe était surmontée d'une plate-forme extérieure, faite d'un plancher compris entre deux ailes prolongeant le bastingage et souvent entourée d'une galerie.

La mâture comprenait trois mâts : à l'avant, le mât de trinquet, à calcet, très incliné sur l'avant ; au milieu le grand mât également à calcet ; le mât arrière, placé tout près du gouvernail, portait parfois une petite hune surmontée d'un mâtereau.

La voilure classique du chébec se composait de trois

(1) De nos jours, le brigantin n'est qu'un petit brick, c'est-à-dire un bâtiment à deux " phares carrés" (mâts gréés de voiles trapézoïdales).

voiles latines sur antennes. Certains chébecs cependant furent gréés de voiles carrées sur mâts à pible, c'est-à-dire faits de trois pièces entées les unes sur les autres, le mât arrière portant toujours une voile latine (brigantine).

Tous les chébecs pouvaient armer des avirons ; à cet effet des sabords de nage étaient pratiqués dans la coque entre les sabords des canons.

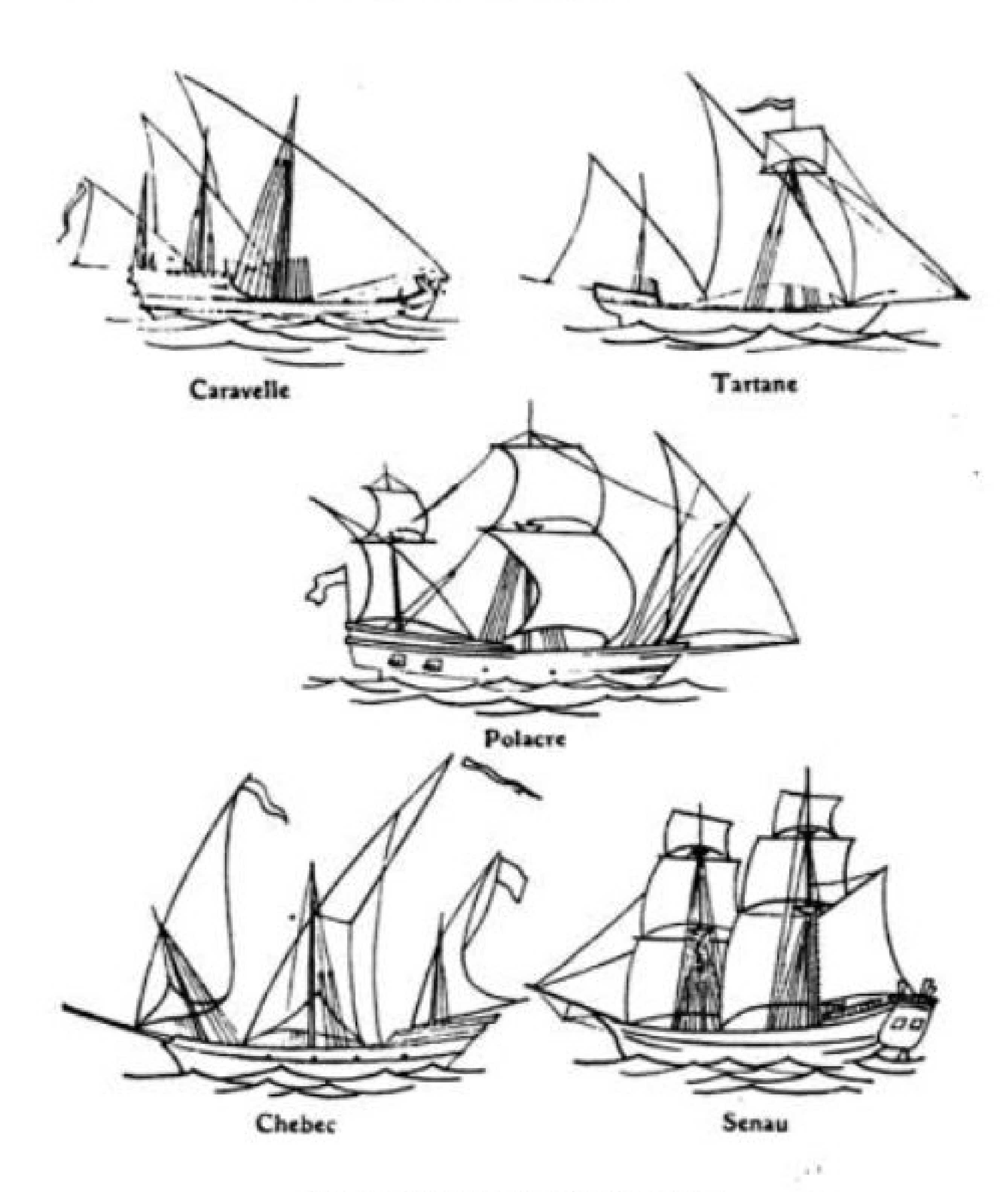
De dimensions très variables, le chébec armé en course portait de 4 à 24 canons. Il était généralement muni de 30 avirons. L'effectif de l'équipage variait de 60 à 200 hommes.

Fin de lignes, très rapide, d'une remarquable tenue à la mer malgré son tonnage réduit - les plus gros modèles n'atteignaient pas 200 tonneaux - le chébec représente, par excellence, le type du navire corsaire. Les Salétins, comme tous les pirates *barbaresques*, en armèrent un grand nombre (1).

Les corsaires de Salé firent aussi un large usage de polacres et de pinques. Il n'existe pas de différence spécifique entre les navires désignés sous ces deux termes. Les uns et les autres étaient des trois-mâts, de type méditerranéen, dérivés du chébec, avec lequel ils présentaient une certaine similitude. La poupe très haute, était prolongée par deux ailes supportant une plate-forme légère en planches ou en caillebotis. L'avant très pointu (2), rappelait celui des tartanes : il était composé d'un long bec, avec des traverses formant échelle, à l'extrémité duquel était frappé le palan d'amure de trinquet. De formes assez renflées, polacres et pinques étaient plus lourdes et moins rapides que les chébecs.

Au début du XVIIe siècle, ces bâtiments avaient - comme les chébecs - leur mât de trinquet très incliné sur l'avant, avec une grande voile latine enverguée sur antennes.

(1) De leur côté, les marines européennes utilisèrent souvent les chébecs dans leurs opérations de police des mers. Ainsi deux chébecs toulonnais, le Caméléon et le Singe - ce dernier commandé par Suffren - firent partie de l'escadre de du Chaffault, lors des attaques de Salé et Larache en 1765.
(2) D'où le nom de "polacre" , (cf. Jal., *Glossaire nautique*, p. 1192).



Principaux types de navires corsaires

Le grand mât portait deux voiles carrées (grand' voile et hunier) ; le mât arrière était gréé d'une voile latine (brigantine) et d'un hunier (carré). Ce gréement subit ultérieurement plusieurs modifications. Certains modèles de polacres furent gréés en chébecs, avec des voiles latines sur antennes, portées par des mâts à calcets, tandis que d'autres comportaient trois mâts verticaux à pible et une voilure carrée.

Pinques et polacres étaient des navires à fond plat, d'un tonnage relativement élevé, jaugeant de 200 à 300 tonneaux et répondant particulièrement bien aux conditions requises pour les bâtiments de la flotte salétine. Armés en course, ils portaient une vingtaine de bouches à feu et leur équipage comptait en moyenne 200 hommes.

Le prototype de la caravelle est la *Santa Maria* de Christophe Colomb (1492), premier "vaisseau rond" particulièrement réussi. C'est un navire assez bon marcheur - la *Santa Maria* ne mit que 35 jours pour se rendre de Palos à San Salvador -, tenant le plus près à six quarts du vent. Ses bonnes qualités évolutives garantissaient la sécurité et la rapidité des virements de bord "comme si l'on s'était servi d'avirons". Les caravelles salétines étaient de gabarit lusitanien, dérivé du type espagnol. Elles avaient une longueur de 22 à 25 mètres pour une largeur de 8 m. environ, dimensions représentant un tonnage de moins de 150 tonneaux. La mâture consistait en trois mâts, plus un beaupré avec civadière ; le gréement comprenait un double jeu de voiles : des voiles carrées, pour les allures de vent arrière et des voiles latines aux allures du plus près, afin de gagner plus aisément au vent. Leur armement se composait de 8 à 10 canons souvent complétés de 20 à 25 pierriers. L'équipage était de 150 hommes environ. C'est un navire de ce type que commandait, en 1630, le célèbre Morat Raïs, amiral de Salé (1).

Des pinasses sont parfois signalées parmi les unités de la flotte salétine. On désignait sous ce vocable, au XVI[e] et au

XVIIe siècle, des navires légers, rapides, à poupe carrée, allant à la voile et à l'aviron, et "propres à faire la course ou descendre du monde en une côte" (P. Fournier). Ils comportaient ordinairement trois mâts et avaient une longueur de 28 pieds et demi. Les pinasses de Biscaye, - dont un certain nombre fut armé en course par les Salétins - plus petites, n'avaient que 50 pieds de long sur 12 de large et étaient généralement gréées en goélette ou en sloop. Plus tard, au cours du XVIIIe siècle, cette appellation fut réservée pour désigner des embarcations longues et légères, affectées au service des vaisseaux.

Dans la longue énumération des types de navires corsaires salétins, on trouve aussi le mot *caraque*. Le terme est certainement impropre et employé à tort, au lieu de caravelle, polacre ou pinque. La caraque est en effet un vaisseau de haut bord, du type hourque ou galion, déplaçant de 1.500 à 2.000 tonnes. "Ce sont les plus grands vaisseaux du monde à ce qu'on estime et ne peuvent naviguer à moins de dix brasses d'eau", écrit à ce sujet le P. Fournier dans son *Hydrographie* (1634). Des bâtiments de telles dimensions ne pouvaient manifestement pas être employés pour la course.

Les corsaires de Salé ont, surtout au XVIIe siècle, fait un assez large emploi de senauts. Le senau (ou senaut) était un petit bâtiment à deux phares carrés, du genre brick, mais ayant, sur l'arrière du grand mât, un mâtereau dit "mât de senau" portant la corne d'artimon. Les senauts de course salétins étaient très armés pour leur faible tonnage ; ils portaient de 14 à 20 canons ; certains même en auraient reçu jusqu'à 24 (?). Leur équipage avait un effectif de 100 à 110 hommes.

Le terme de frégate, si couramment employé à propos de navires corsaires, est sans doute celui qui prête le plus à confusion. Les Arabes l'employaient en effet, sous le vocable de *frégata*, pour désigner indistinctement n'importe quel navire de guerre (bateau portant des canons). Aussi, dans la bouche des chroniqueurs arabes et de la plupart des narrateurs européens, frégate n'est qu'un terme générique, impuissant à fournir la moindre indication sur le type de navire ainsi dénommé. On relève sous le nom de frégate, aussi

Flûte, qui n'est que l'altération de "fuste". Une flûte est un bâtiment de charge affecté au transport du matériel. Les Salétins ont peut-être armé des flûtes hollandaises, trois-mâts, à fond plat, aux formes renflées, bien que cette sorte de navires peu rapides convienne mal à la course. Il est plus probable que sous le nom de flûtes sont désignés improprement des bâtiments quelconques aux caractéristiques incertaines.

Flibot (de l'anglais fly-boat, bateau-mouche) qui désigne de petits navires hollandais, à fond plat, portant deux mâts et ne jaugeant pas plus de 100 tonnes : souvent utilisés par les corsaires.

Gabarre, bâtiment de charge et de transport, de formes et de dimensions très variables, généralement à trois mâts et d'assez fort tonnage (300 à 600 tonneaux). Ce type de navire ne répond en rien aux exigences des corsaires. C'est donc indiscutablement par erreur que furent parfois désignées sous ce nom des unités de la flotte salétine.

Patache, ou petit bâtiment de servitude ou de transport, de 70 à 100 tonneaux, portant de 8 à 24 bouches à feu de très petit calibre, affecté à la surveillance des côtes, mais inapte aux opérations de course en haute mer.

Setye ou Saitie, navire long et étroit portant trois ou quatre voiles, sans rameurs.

A côté des navires à voiles des différents types ci-dessus détaillés, les corsaires de Salé ont fait un usage général et constant, pour leurs raids à faible distance des côtes, de galiotes, petits bâtiments à rames, pouvant naviguer également à la voile.

La galiote n'était qu'une galère de dimensions réduites. Elle n'avait généralement que de 12 à 19 bancs de rameurs, au lieu de 26 comme les galères ordinaires. Certaines grandes galiotes *barbaresques* ont eu jusqu'à 23 bancs de nage, à trois hommes par aviron. La galiote se différenciait principalement de la galère en ce qu'elle ne comportait pas de rambate (pont arrière servant de batterie pour l'artillerie), ni de trinquet (mât avant). Elle n'avait pour voilure qu'une

CHAPITRE VI

OPERATIONS ET CROISIERES DE COURSE

Champ d'action des corsaires de Salé. - Campagnes annuelles de course. - Différents types d'opérations. - Coups de main sur les côtes. - Croisières normales de course. - Expéditions lointaines. - Opérations en Islande et sur les côtes anglaises. - Les Salétins sur les bancs de Terre-Neuve. - Principes de la navigation en haute mer au XVIIe siècle. - Navigation à l'estime. - Navigation astronomique. - Instruments et documents nautiques. - Les pilotes barbaresques. - Mérites particuliers des expéditions lointaines salétines.

Le théâtre des opérations des corsaires de Salé était essentiellement l'océan Atlantique, *la mer du Ponant.*

On relève bien quelques incursions des Salétins en Méditerranée, principalement le long des côtes d'Espagne et dans les parages des Baléares, mais celles-ci étaient peu fréquentes. Les pirates algériens prétendaient en effet se réserver le monopole de la course dans la mer du Levant et souffraient difficilement la concurrence dans leur eaux.

Le détroit de Gibraltar constituait, en quelque sorte, la ligne de démarcation des zones où les corsaires *barbaresques* d'Alger et de Salé exerçaient leurs activités respectives, mais alors que "ceux de Salé" franchissaient rarement cette ligne, "ceux d'Alger", plus nombreux et forts du privilège de leur ancienneté dans le brigandage sur mer, ne se privaient nullement d'opérer dans l'Atlantique, soit pour leur propre compte, soit de concert avec leurs confrères marocains.

Les conditions météorologiques sévères régnant dans l'Atlantique et sur les côtes marocaines ne permettaient pas aux "coques de noix" salétines de battre la mer toute l'année. Pendant l'hiver, non seulement les rudes tempêtes de l'Océan rendaient la navigation périlleuse pour d'aussi petits navires - "pas assez forts pour résister aux orages de cette saison" (J.-B. Estelle) -, mais surtout la redoutable barre du Bou Regreg interdisait l'accès ou la sortie du port, jusqu'à quinze ou vingt jours par mois. La flotte salétine était donc tenue d'hiverner en rivière.

La course se pratiquait, en règle générale, sous la forme de campagnes annuelles, d'avril à octobre, soit pendant six ou sept mois au plus. On relève cependant, à la fin du XVIIe siècle, quelques raids isolés, exécutés en plein hiver par certains pirates intrépides montant des bâtiments d'assez fort tonnage (1).

Les opérations des corsaires de Salé peuvent se classer en trois catégories :

a) les coups de main sur les côtes ;

b) les croisières en haute mer, à courte ou moyenne distance du port ;

c) les expéditions lointaines.

•

Dans les premières années de leur exil, les Maures d'Espagne, animateurs de la course, bénéficièrent largement des relations qu'ils avaient conservées dans la péninsule ibérique. Ils purent disposer ainsi d'emblée d'un service de renseignements particulièrement utile au succès de leurs opérations. Un véritable réseau d'espionnage s'établit entre Salé et l'Espagne, où les corsaires débarquaient clandestinement des agents. C'est ce que le P. Dan exprime, dans sa langue pitto-

(1) Ainsi, en janvier 1672, un corsaire de Salé attaqua devant le cap Saint Vincent, deux tartanes, dont l'une fut coulée et l'autre obligée de s'échouer (*Sources inédites*, 2e série, France, t. I, p. 408).

resque : "A quoi leur sert encore beaucoup qu'étant Espagnols originaires et renégats, ils savent la langue et le pays, où ils se jettent déguisés, pour épier les vaisseaux quand ils partent des ports d'Espagne et des autres endroits" (1).

Avant de se hasarder en haute mer, les corsaires de Salé s'essayèrent contre le petit cabotage le long des côtes espagnoles. Les pêcheurs, proies inoffensives et faciles, étaient particulièrement visés. Victimes de multiples agressions, ils vivaient "dans des alertes continuelles" et "plus d'un avait vu se coucher le soleil en Espagne qui le voyait se lever à Tétouan" (Cervantès).

Si les circonstances s'y prêtaient, les pirates, mettant à profit leur parfaite connaissance des lieux, n'hésitaient pas à entreprendre d'audacieuses expéditions à l'intérieur des terres, "vu même qu'ils gagnent souvent la terre d'où ils enlèvent tout ce qu'ils y trouvent de gens le long des côtes, dont ils connaissent les avenues" (2). Ainsi faisaient-ils irruption dans de paisibles villages endormis, dont ils capturaient les habitants, sans distinction de sexe ni d'âge. Il leur serait arrivé aussi parfois de troubler de joyeuses parties de campagne ! "Au milieu de divertissements, de dîners sur l'herbe, on voyait apparaître tout à coup des gens en culotte rouge et cape blanche, qui criaient : Chiens, rendez-vous à ceux de Salé" (3) et le pique-nique s'achevait dans les horreurs de la captivité !

Pour si stupéfiantes qu'elles puissent nous sembler aujourd'hui, de telles descentes à terre n'avaient rien d'exceptionnel au XVIIe siècle (4). Elles suscitaient dans le monde

(1) P. Dan, op. cit., p. 203.
(2) Ibid., p. 203.
(3) Cf. Marcos de Obregon, édition Rivadeneyra, p. 43, cité dans les *Sources inédites*, Pays-Bas, t. V, Introduction, XIII, note 1.
(4) La littérature de l'époque abonde en récits, plus ou moins fantaisistes, de ces scènes d'enlèvement par les pirates barbaresques : par exemple *Le Pédant joué* de Cyrano de Bergerac et *Les Fourberies de Scapin* de Molière avec son exclamation célèbre : Qu'allait-il faire dans cette galère ?

actif entre les caps espagnols et portugais. Plus entreprenants, les grands chébecs et polacres poussaient des pointes audacieuses dans le golfe de Gascogne, poursuivant les "marchands" de Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Nantes, Le Havre et Dieppe que le commerce des vins attirait vers le Portugal, Cadix, les Açores et Madère.

En dehors des parages des îles Canaries, de Madère et des Açores, lieux de prédilection des corsaires, les points sensibles de la zone côtière nord où succombèrent les plus nombreuses victimes de la piraterie salétine, furent les abords de Lisbonne et les atterrages du cap Saint-Vincent, que venaient reconnaître les navires en provenance de l'Amérique ou des Antilles.

A l'embouchure du Tage, quelques hardis corsaires, montant les navires les mieux armés, guettaient chaque année, vers le mois de septembre, le retour de la flotte du Brésil ; mais les lourds galions, chargés d'épices et de métaux précieux, que l'Espagne attendait toujours avec anxiété, se tenaient généralement sur leurs gardes et bénéficiaient - en plus de leur redoutable armement - de la protection des frégates de guerre envoyées à leur rencontre, en renfort d'escorte. Aussi ces proies magnifiques ne tombèrent-elles qu'exceptionnellement aux mains des pirates, même les plus résolus.

En fin de saison, la crainte des coups de vent violents d'équinoxe incitait les vaisseaux corsaires à s'éloigner à nouveau des côtes.

Les uns, se tenant prudemment à 80 ou 100 milles de terre, continuaient à opérer dans le nord, les autres faisaient route vers le sud, où les conditions météorologiques étaient plus clémentes ; là, ils se mettaient à l'affût des navires chargés de vin remontant des Canaries et, le cas échéant, des vaisseaux isolés de la "flotte d'argent", atterrissant au sud et passant en vue du littoral marocain.

A la fin d'octobre, au plus tard, toute la flotte de course, hormis quelques retardataires, rentrait au port et prenait ses quartiers d'hiver.

Les corsaires de Salé, à la mer, agissaient rarement isolément. Dans leur zone habituelle d'action ils opéraient le plus généralement par petits groupes de deux ou trois, naviguant à la vue et prêts à se prêter main-forte.

Afin de réduire les risques que comportaient inévitablement l'entrée et la sortie du port - risques de mer ou de rencontre avec des bâtiments ennemis en surveillance - ils emportaient jusqu'à cinquante jours de vivres et tenaient la mer le plus longtemps possible, n'abrégeant leurs courses qu'en cas de nécessité pressante ou pour convoyer une prise de valeur. La durée des croisières salétines, assez variable, était en moyenne de *quarante à soixante jours*, correspondant à trois sorties par campagne annuelle.

Pendant une longue période, les corsaires ne battaient pas la mer sans désemparer ; suivant les circonstances de temps et les servitudes de leurs opérations, ils utilisaient un certain nombre de points de relâche, tant en Espagne que sur la côte marocaine.

Pour les besoins des croisières nord, les principaux "lieux de retraite" étaient les îles Bayona, à l'entrée de la baie de Vigo, et les îles Sisargas, à l'ouest de la Corogne. Les navires salétins allaient s'y abriter du mauvais temps et y relâchaient aussi pour faire de l'eau, prendre des "rafraîchissement" (c'est-à-dire, renouveler leurs approvisionnements en vivres frais) et même s'abattre en carène pour espalmer leurs coques.

Sur les côtes du Maroc, outre Salé, les corsaires disposaient de plusieurs bases auxiliares :

Tétouan, accessible seulement aux petits navires de moins de 60 tonnes, était surtout le port des galiotes opérant dans le détroit de Gibraltar.

Tahadar, à l'embouchure de l'oued Tahaddert, au nord d'Arzila, pouvait servir occasionnellement de refuge aux grands bâtiments de la flotte salétine.

La Mamora, à l'embouchure de l'oued Sebou, ne présenta pas pour les corsaires un intérêt particulier pendant la

durée de l'occupation espagnole (1614-1681), mais il en fut tout autrement quand cette place eut été reprise par les Musulmans. Elle servait fréquemment alors de base aux bâtiments de la flotte chérifienne.

Fédala joua un rôle important dans les opérations de course. Au retour de leurs expéditions, les pirates, en effet, quand ils redoutaient le blocus de leur port par des navires ennemis, évitaient d'atterrir directement sur Salé. Fédala, à quarante milles au sud - mieux encore que la Mamora, à vingt milles seulement au nord -, était le point que les corsaires venaient reconnaître de préférence, en abordant la côte marocaine. Ils entretenaient des intelligences dans la place et pouvaient, par feux, fumées et signaux conventionnels faits de terre, être renseignés sur la présence éventuelle de vaisseaux de guerre européens devant Salé. La rade de Fédala, d'un accès facile, leur offrait en outre, un bon abri, soit contre le mauvais temps, soit contre les entreprises de l'ennemi.

Azemmour, à l'embouchure de l'Oum er-Rebia, était un "méchant endroit" peu fréquenté, mais où parfois les pirates conduisaient leurs prises.

Oualidia, à une quinzaine de milles au nord-ouest du cap Cantin, - constitué par une lagune assez facile d'accès, par beau temps, pour un pratique connaissant bien les lieux - était le meilleur port de relâche des corsaires opérant dans le Sud. Les pirates s'y trouvaient en parfaite sécurité ; ils pouvaient caréner leurs navires et se réapprovisionner en vivres, en attendant des circonstances favorables pour rallier leur base de Salé.

Safi, à trente milles plus au sud, n'était qu'une rade foraine, où faisaient parfois escale les corsaires remontant des Canaries, si les vents contraires ou l'état de la mer ne leur permettaient pas de gagner Oualidia.

Les croisières de course, au large des côtes d'Afrique ou de la péninsule ibérique, obtinrent sans doute des résultats brillants, mais la terrible renommée des corsaires de Salé devait être consacrée par de bien plus surprenantes prouesses.

Débordant largement le cadre ordinaire de leur activité, certains pirates salétins doués de qualités exceptionnelles entre-

praient, surtout dans la première moitié du XVIIe siècle, des expéditions lointaines dont le retentissement fut considérable et qui demeurent encore aujourd'hui des modèles de ce que permet une extrême témérité, servie par un "sens marin" à tous égards remarquable.

Rappelons que dès 1622, à l'aurore de la piraterie salétine, le renégat Jan Jansz, dit Morat-Raïs, quittait Salé pour la Hollande, sa patrie d'origine ! Depuis cette date, la Manche fut régulièrement fréquentée par les corsaires de Salé et d'Alger. Le feu de Lizard - à la pointe sud-ouest de l'Angleterre - dut être éteint parce qu' "il conduisait les pirates".

En 1625, trente navires pirates seraient partis de Salé pour l'Angleterre et le maire de Plymouth assurait, avec une exagération manifeste, qu'au cours de l'année les pirates *barbaresques* avaient capturé un millier de navires des régions de l'Ouest !

En 1626, les côtes du Pays de Galles reçurent la visite de corsaires de Salé qui s'emparèrent de cinq navires du comté de Glamorgan. En 1627, Morat-Raïs réalisait l'extraordinaire exploit qui l'amena en Islande, à la tête d'une petite escadre de trois vaisseaux - des caravelles vraissemblablement. En 1631, le même intrépide pirate se signalait encore par son incursion en Irlande. Trente corsaires *barbaresques* ravagèrent les côtes anglaises et l'un deux, de Salé, se fit prendre à l'embouchure de la Tamise.

Les expéditions salétines sur les côtes anglaises se poursuivirent pendant de nombreuses années. Les corsaires, battant pavillon anglais, conduits par des marins britanniques qu'ils obligeaient à leur servir de pilotes, apparaissaient à chaque printemps dans la Manche, *en groupes nombreux*. Ils se postaient au large des Iles Sorlingues et des caps de Cornouailles, pour surprendre les bateaux de pêche revenant de Terre-Neuve. Certains même patrouillaient l'embouchure du Servern et le canal Saint-Georges, pour s'attaquer au trafic maritime entre l'Angleterre et l'Irlande.

Ces opérations étaient facilitées par les complicités que les Salétins, - qui comptaient, il est vrai, dans leurs rangs de

nombreux renégats hollandais - trouvaient aux Pays-Bas et notamment à Flessingue, où ils pouvaient se ravitailler en vivres et même en munitions.

Si remarquables que soient déjà les expéditions de course menées par les *Barbaresques* dans les eaux britanniques et jusqu'en Islande, les corsaires de Salé devaient faire mieux encore !

La chasse aux pêcheurs de Terre-Neuve, proies favorites des pirates, conduisit les Salétins à réaliser leurs plus magnifiques exploits. Non contents de s'attaquer aux morutiers, à l'ouvert de la Manche, certains de ces corsaires, parmi les plus entreprenants et les plus audacieux, s'aventurèrent jusque sur les lieux de pêche, "sur les grands bancs, où ils firent des ravages si étranges que du Havre de Grâce ils amenèrent ou coulèrent à fond plus de quatre vaisseaux qui allaient au poisson, et ce dans l'espace de deux ans" (1).

Dès 1624, des flotilles *barbaresques*, comprenant par dizaines d'unités des corsaires de Salé et d'Alger, se manifestèrent à Terre-Neuve et sur les côtes d'Acadie (Nouvelle Ecosse).

A la nouvelle d'une aussi audacieuse extension de la piraterie, une émotion intense étreignit le monde maritime. Des croisières de surveillance, des missions d'escorte par navires de guerre furent organisées pour assurer la protection des pêcheurs, à qui il était recommandé en outre, de "s'unir et naviguer de conserve". La première escadre britannique envoyée en 1637 contre Salé, sous le commandement de l'amiral Rainsborough, avait pour principal objet d'empêcher les corsaires de courir sus aux pêcheurs de Terre-Neuve.

Néanmoins l'Atlantique nord continua pendant de nombreuses années à être le théâtre de la piraterie salétine. En 1614, les habitants du comté de Devon, qui vivaient surtout de la grande pêche sur les Bancs, se plaignaient encore des pertes que leur infligeaient les corsaires d'Alger et de Salé.

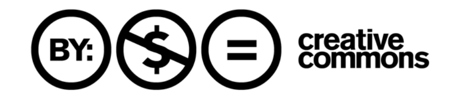
(1) Histoire de la mission des P. capucins au Maroc, du P. François d'Angers (1626) publié dans les *Sources inédites*, 1ère série, France, t. III, p. 147.



Cahiers d'outre-mer

Les Corsaires de Salé

Yves Deler



LES CORSAIRES DE SALÉ

Dans une attachante étude sur les « Corsaires de Salé » (1), M. Roger Coindreau apporte une contribution d'un vif intérêt à l'histoire de la course et de la piraterie barbaresques. Il résume d'abord ce qu'on en sait, du Moyen-Age au XIX[e] siècle. Peu pratiquées par les indigènes musulmans, qui d'ailleurs n'étaient pas des marins, elles furent en général « contrôlées » par des Européens, chrétiens de naissance.

Après l'arrivée en Afrique des Maures, chassés d'Espagne par les rois catholiques, le champ d'action de la piraterie passa de la Méditerranée à l'Atlantique, car l'usage de la voile s'ajouta à celui des chiourmes; et la piraterie devint une branche du commerce autant que de la navigation. Capture et négociation d'esclaves restaient évidemment les grands mobiles de la course : « les Gênois faisaient la traite des blanches pour approvisionner de Circassiennes les harems de l'Egypte et du Moghreb ». Mais les prises musulmanes étaient plus nombreuse et variées : elles ne concernaient pas seulement les captifs, mais aussi les cargaisons et même les navires.

Le 18 janvier 1610, Philippe III d'Espagne prend le décret chassant tous les Musulmans, convertis ou non, et même les catholiques islamisés de gré ou de force : c'est l'acte de naissance de la piraterie salétine. En effet, aux premiers Maures d'Espagne, venus se fixer à Salé dès le début du XVII[e] siècle, les Hornacheros (d'Hornachos en Estramadure), musulmans et de parler arabe, s'ajoutent en masse les Moriscos, tantôt musulmans, tantôt baptisés, appelés au Maroc avec mépris « Andalous ou Chrétiens de Castille », si incertaine est leur foi aux yeux des bons Mahométans de Salé. Parlant l'espagnol, ulcérés d'avoir été chassés et dépouillés, ils n'ont qu'un désir : se venger par n'importe quel moyen de l'Espagne. Hornacheros et Andalous se sont fixés sur la rive gauche du Bou-Regreg, à Salé-le-Neuf, en face de Salé-le-Vieux, sur un des rares estuaires, d'ailleurs médiocres, de cette côte marocaine, qui n'a vu s'édifier, avant l'artificielle Casa du XX[e] siècle, aucune métropole commerciale du genre de Tyr, Carthage ou Marseille.

Fondée en 1006, opulente au XIII[e] siècle, et de ce fait enviée, Salé ne dispose que d'un port médiocre, progressivement ensablé et d'ailleurs excentrique pour un commerce fécond avec l'Europe. D'autre part, sur la rive gauche du Bou-Regreg, où les conditions nautiques sont meilleures, un sultan almohade créa, vers 1150, le Rbat de Salé (Rbat signifie lieu de retraite et de prières, puis camp militaire), forteresse devenue la Casbah des Oudaïas. Le petit-fils du fondateur, Yakoub-el-Mansour, rêva d'en faire une importante ville, mais en vain. Ce sont les Moriscos, expulsés en 1610, qui lui ont donné la gloire. Assez près de Gibraltar pour courir sus aux navires passant « de la mer Océane en la Méditerranée », assez loin pour s'esquiver en cas de

(1) Roger COINDREAU. Les corsaires de Salé. Publications de l'Institut des Hautes Etudes marocaines. Tome XLVII, 1948. Paris, Société d'Editions géographiques, maritimes et coloniales, 240 pages.

poursuite, quelques autres corsaires s'y étaient déjà installés avant 1610, transformant en avantages les inconvénients d'un estuaire sinueux et d'une barre redoutable : des vaisseaux de course légers, celle-ci franchie, échappaient aux vaisseaux de haut bord lancés à leur poursuite. Après 1610, Salé-le-Neuf, c'est-à-dire l'actuel port de Rabat, prit donc le cachet pittoresque de vraie ville corsaire; des forbans endurcis y parlaient tous les jargons de la Chrétienté et de l'Islam.

Les Hornacheros, en fermant au Sultan les portes de la ville, en 1627, fondèrent une république ploutocratique où les Andalous, qu'ils méprisaient, eurent une place de choix. L'histoire de Salé est alors remplie de luttes entre les frères ennemis. Bientôt, Salé tombe aux mains d'un puissant marabout, chef de la zaouia de Dila. Sous son fils, Sidi Abdallah « prince de Salé », la ville devint la plus redoutée sur les mers, bien que classée seulement après Alger, Tunis et Tripoli; son nom donnait la nausée à toute la Chrétienté. En juin 1668, les Salétins changèrent encore de maître et tombèrent sous l'autorité chérifienne. Au XVII[e] siècle, malgré son mauvais port, la ville fut la meilleure échelle d'Occident : elle fit, d'une part, un trafic considérable de marchandises avec la Hollande et la France (des commerçants sans scrupules, surtout juifs, liquidant les cargaisons capturées); d'autre part, un trafic non moins lucratif d'esclaves, que l'on vendait à Salé-le-Neuf, au pied de la Casbah, au plus haut prix, aux Frères de la Trinité et de la Merci, venus les libérer.

Au XVIII[e] siècle, les sultans voulurent poursuivre la course pour leur compte, mais sans succès. La fondation de Mogador toucha durement Salé. Enfin, en 1818, Moulay Sliman renonça officiellement à la guerre sainte. Salé-le-Neuf reprit le nom de Rabat et la rivalité entre les deux rives ne s'arrêta pas. « Quand bien même l'oued serait du lait et le sable des raisins secs, jamais un Salétin ne sera l'ami d'un R'bati. » (Proverbe arabe.)

La mer, inspirant aux musulmans en général et plus particulièrement aux Marocains une frayeur atavique, la piraterie salétine fut affaire d'étrangers. Les armateurs hornacheros, liés pour les capitaux aux Juifs de Salé et des Pays-Bas, confiaient la « maistrance » des navires aux Andalous, mais la navigation nécessitait l'appel des techniciens : forbans écumeurs des mers et marins européens captifs devenus renégats. Les capitaines ou « raïs » furent longtemps aussi des professionnels du brigandage sur mer. L'équipage consistait surtout en esclaves chrétiens, les compagnies d'abordage en Andalous et en indigènes marocains. Impossible de résumer ici tout ce que M. Coindreau nous raconte de manière si vivante sur les raïs salétins. Signalons le renégat hollandais Jan Jansz, d'abord corsaire pour le compte du gouvernement des Pays-Bas, puis pirate indépendant, amiral de Salé en 1614, courant jusqu'en Islande en 1627, ce qui pour l'époque était une véritable prouesse; ou encore Sidi Abdallah ben Aïcha connu au XVII[e] siècle sous le nom de Benoche, redoutable adversaire des marines anglaise et française, devenu personnage d'un tel relief que le sultan

Moulay Ismaïl lui confiait en 1698 la mission d'aller demander à Louis XIV la main de la princesse de Conti. Malgré un vif succès de curiosité à Paris et à Versailles, le pirate ambassadeur échoua et, passant pour avoir rapporté de France des richesses immenses, fut torturé par l'avide fils du sultan.

En spécialiste averti, l'auteur consacre un bon quart de son ouvrage au matériel naval, aux opérations et croisières, à la tactique de combat des corsaires, en expliquant toujours les termes techniques en sorte que la lecture, facilitée d'ailleurs par d'élégants croquis et par des cartes, est toujours aisée. La flotte salétine comprit d'abord des navires de type méditerranéen ou lusitanien, tartanes et brigantins de petit tonnage (navires à trois mâts, comme les chebecs, corsaires par excellence pour la haute mer), plus tard, des unités de type européen, frégates par exemple, utilisés avec moins de succès dans la course impériale. Deux traits : vitesse et capacité offensive. Nombre : soixante au plus. Construction : à la rigueur marocaine pour les coques, mais obligatoirement européenne pour le gréement, l'équipement et l'armement. En haine des Espagnols, la Hollande a été le véritable arsenal de la Barbarie. L'Angleterre fournissait des rames pour galères: Charles I[er] autorisait ses sujets à trafiquer avec le Maroc. Evidemment, les corsaires utilisaient aussi des navires de prise. Ils pratiquaient des coups de main en général sur les côtes espagnoles, y débarquant des espions et des agents; surtout, ils lançaient des attaques en haute mer dans un rayon de 500 à 600 milles autour de Salé, dans un triangle compris entre le cap Finisterre, les Açores et les Canaries, d'avril à octobre, par petits groupes de deux ou trois; enfin, ils organisaient des expéditions lointaines dans les eaux britanniques, en Islande et jusqu'à Terre-Neuve, au détriment des gens du Devon. Rappelant les difficultés techniques de la navigation au XVII[e] siècle, l'auteur voit à juste titre en ces courses, de véritables exploits accomplis d'ailleurs avec la complicité de pilotes européens renégats. Ce qui nous est dit de la tactique de combat des Salétins peut se retrouver dans les ouvrages traitant d'autres pirates : la recherche d'un effet de surprise en vue de l'attaque est à coup sûr la méthode de tous les corsaires.

Mais les marines européennes organisaient des actions répressives. « L'entrée en lice des corsaires de Salé au début du XVII[e] siècle, nous dit l'auteur, contribua pour une bonne part à ouvrir une phase nouvelle dans l'histoire de la piraterie. Jusqu'alors les Barbaresques, à quelques exceptions près, s'étaient confinés dans la Méditerranée. Ils allaient désormais écumer sans restriction l'Atlantique. Toutes les communications maritimes se trouvèrent du coup menacées. L'insécurité devint générale sur mer. » Il fallait faire face, armer en guerre les navires marchands, les faire naviguer de concert, les escorter, organiser des croisières comme celle de Buckingham dès 1625. L'opinion publique força les gouvernements à des opérations offensives de 1629 à 1765. Mais il eût fallu lutter à armes au moins égales, avec des bâtiments légers et rapides : ce qu'avait d'ailleurs bien vu Giles Penn, marin de Bristol, instigateur de la première expédition anglaise contre Salé.

Colbert, lui, préconisait le blocus du port de Salé et la surveillance des refuges de la Mamora, Fedhala, Safi. Jean d'Estrées eût préféré laisser sortir les corsaires, puis bloquer l'estuaire en y coulant de vieux bateaux. Car les pirates, plus rapides que les lourds vaisseaux d'escadre, passaient, usant de leur connaissance du chenal. Les bombardements n'ont eu qu'un effet d'intimidation, les tentatives pour forcer l'entrée du Bou-Regreg ont toutes échoué, les descentes à terre payèrent peu, faute d'occupation permanente; et l'idée de fonder des bases stratégiques, comme à Mogador, ne fut jamais réalisée; il y eut quelques brillants faits d'armes, mais rien de décisif. Un autre moyen d'attaque consistait en croisières le long des côtes ibériques et, en fin de campagne, vers les Canaries. Consigne impérative : capturer les corsaires, et non les détruire, à l'aide des frégates les meilleures voilières. Ce fut surtout besogne française, marquée de quelques exploits (tels ceux de Jean-Bart durant l'été de 1681) très coûteux et sans résultat. Si l'on composait avec Salé par la voie diplomatique, on était berné. Restait le blocus économique. Louis XIV en comprenait l'efficacité, mais malgré des interdictions officielles, la Hollande — non plus d'ailleurs que l'Angleterre — n'a en fait jamais renoncé au commerce lucratif des armes avec le sultan du Maroc ou avec ses sujets rebelles. « A continuer seul la répression, observe un mémoire français de 1688, notre monarque ferait l'affaire des Anglais et autres nations. » Qu'importait l'action des plus grands marins : Sourdis, Blake, Ruyter, d'Estrées, Jean-Bart, Tourville, de Grasse, si le mercantilisme se faisait le complice de la piraterie ?

Celle-ci meurt peu à peu au XIXe siècle. Son ultime sursaut nous est conté : en 1829, quelques voiliers autrichiens tombent aux mains de corsaires dont Moulay Abderrahman avait autorisé la sortie. Répression immédiate, bombardement de Larache, débarquement de 500 soldats, incendie des navires du sultan. Il n'y eut plus de course marocaine.

En conclusion, l'auteur marque ce qui nous paraît être essentiel pour l'histoire générale : « rivalité politique, rivalité commerciale des Européens, tels sont, en dernière analyse, bien plus que l'incapacité des flottes de combat, les facteurs essentiels de la stupéfiante prolongation de la piraterie barbaresque et, singulièrement, de la piraterie salétine, qui n'en est qu'un des plus remarquables épisodes ».

Yves DELER.